

Vergaderjaar 1998–1999

26 428

## Perspectievennota Verkeer en Vervoer

Nr. 20

### BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 16 juli 1999

Hierbij informeer ik u over **de voortgang van de fusie tussen NS Cargo en DB Cargo** die op 1 januari 2000 een feit zal zijn. Op 22 juni 1999 is hiertoe een overeenkomst ondertekend in het bijzijn van mijn Duitse collega Müntefering.

Precies een jaar na de ondertekening van de voorovereenkomst («Memorandum of Understanding») maakt deze overeenkomst de oprichting van een nieuwe Europese railtransportonderneming mogelijk, waarvan op dit moment DB AG en NS NV de enige aandeelhouders zijn. Het bedrijf staat echter open voor andere partners. Als werknaam voor de nieuwe Europese onderneming is gekozen voor «Rail Cargo Europe».

NS Cargo en DB Cargo vormen samen een nieuwe maatschappij, waarin NS NV een belang krijgt van 6%. Dit percentage sluit aan bij de parameter ton/km's vervoersprestatie. De fusie komt tegemoet aan de wens van de rijksoverheid dat NS een sterke partner zou zoeken en vinden. Deze intentie is ondermeer in de kapitaaldotatie-overeenkomst NS Cargo neergelegd.

De strategische doelstellingen van «Rail Cargo Europe» zijn:

- het leveren van integraal railtransport en Europese logistieke diensten, afgestemd op de behoeften van de klant en met inzet van beide op elkaar afgestemde produktiesystemen;
- inspelen op de economische mogelijkheden die ontstaan door de liberalisering van de Europese transportmarkt en door de hervormingen van de Europese Commissie, gericht op het opheffen van beperkingen waar railbedrijven tegenaan lopen;
- optimaliseren en uitbreiden van het internationale aanbod van hoogwaardige en concurrerende dienstverlening op het gebied van railtransport.

Om te voldoen aan de nationale en internationale transport- en logistiek-behoefte van de klanten is «Rail Cargo Europe» voornemens samenwerking te zoeken met andere spoorwegondernemingen, expeditie-bedrijven, wegtransport- en binnenvaartondernemingen, om zodoende een breed scala aan vervoersdiensten aan te kunnen bieden.

Belangrijke uitgangspunten voor mijn beleid zijn:

- Versterking van de kwaliteit/prijsverhouding van het spoorvervoer. Reeds in de nieuwe dienstregeling van 1999 zijn door NS Cargo en DB Cargo diverse verbeteringen tot stand gebracht in het grensoverschrijdend spoorvervoer. Rotterdam heeft nu snellere aansluitingen op het Duitse «fast-freight» netwerk. Op dit moment worden 10 locomotieven geschikt gemaakt voor grensoverschrijdend verkeer.
- Het behouden van een herkenbare commerciële entiteit in Nederland voor de Nederlandse klanten van het spoor. Bovendien zal ik er op toezien dat nieuwe toetreders als Shortlines en ACTS niet door «Rail Cargo Europe» uit de markt kunnen worden gedrukt.
- Het bewaken van een level playing field voor de Nederlandse havens. Nu Rail Cargo Europe zelf commerciële belangen krijgt in het bedienen van de Nederlandse havens, verwacht ik op dit punt vooral nieuwe kansen.

De vraag of de fusie zou moeten worden aangemeld bij NMA en/of DG IV, EU Commissie is door partijen negatief beantwoord. Voor wat betreft de NMA is in overleg met EZ vastgesteld dat dit juist is. Het valt overigens niet uit te sluiten dat Brussel op eigen initiatief de voorgenomen fusie zal onderzoeken.

Ik vertrouw erop dat ik u hiermee voldoende heb geïnformeerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos